

Věc C-28/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

21. ledna 2020

Předkládající soud:

Attunda Tingsrätt (Švédsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

16. ledna 2020

Žalobkyně:

Airhelp Ltd

Žalovaná:

Scandinavian Airlines System SAS

[OMISSIS]

Zápis

16.01.2020

[OMISSIS]

STRANY

Žalobkyně:

[OMISSIS] Airheld Limited [OMISSIS]

[OMISSIS]

Žalovaná:

Scandinavian Airlines System SAS [OMISSIS]

[OMISSIS]

VĚC

Pohledávka na základě nařízení (ES) č. 261/2004 [OMISSIS]

ROZHODNUTÍ

1. Tingsrätt (okresní soud) rozhodl na základě článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie požádat Soudní dvůr Evropské unie o rozhodnutí o předběžné otázce v souladu s tím, co vyplývá z přílohy [OMISSIS].
2. Řízení se do rozhodnutí Soudního dvora přerušuje.

Odůvodnění

Z důvodů uvedených v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce přiložené k tomuto rozhodnutí považuje tingsrätt (okresní soud) pro vydání svého rozsudku v této věci za nezbytné požádat Soudní dvůr Evropské unie o rozhodnutí o předběžné otázce. Vzhledem k tomu, že další vyřizování věci závisí na rozhodnutí Soudního dvora, řízení se přerušuje.

[OMISSIS]

PŘÍLOHA

[OMISSIS]

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU

Úvod

1. U Attunda Tingsrätt [okresní soud Attunda, Sollentuna, Švédsko (dále jen „předkládající soud“)] probíhá řízení o sporu mezi Airhelp Limited (dále jen „Airhelp“) a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (dále jen „SAS“) o výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „nařízení“).

Otázky

2. Předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby odpověděl na následující předběžné otázky týkající se výkladu nařízení.

- a) Je stávka pilotů, kteří jsou zaměstnáni u leteckého dopravce a jejichž přítomnost je nutná k uskutečnění letu, „mimořádnou okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud ke stávce nedošlo z důvodu opatření, které bylo přijato nebo vyhlášeno leteckým dopravcem, nýbrž stávku jako kolektivní akci vyhlásily a platně s ní započaly organizace zaměstnanců s cílem donutit leteckou společnost zvýšit mzdy, poskytnout výhody nebo upravit pracovní podmínky tak, aby byly splněny požadavky organizací zaměstnanců?
- b) Jaký význam je případně třeba přikládat přiměřenosti požadavků organizací zaměstnanců a zejména skutečnosti, že požadované zvýšení mezd je výrazně vyšší než zvyšování mezd, které se obecně uplatňuje na dotčeném vnitrostátním trhu práce?
- c) Jaký význam je případně třeba přikládat skutečnosti, že letecký dopravce přijme návrh smírného řešení vnitrostátního orgánu pro mediaci v pracovněprávních sporech, aby zamezil stávce, organizace zaměstnanců však nikoliv?

Skutkové okolnosti

3. Cestující SS (dále jen „SS“) si u společnosti SAS zarezervoval let z Malmö do Stockholmu. Tento let měl být uskutečněn dne 29. dubna 2019, téhož dne byl ale zrušen z důvodu stávky pilotů SAS v Norsku, Švédsku a Dánsku, která začala dne 26. dubna 2019 a trvala až do 2. května 2019. Na pozadí stávky pilotů stálo to, že organizace zaměstnanců ve Švédsku, Norsku a Dánsku zastupující piloty SAS předčasně vypověděly dřívější kolektivní smlouvu uzavřenou se společností SAS, která by jinak platila až do roku 2020. Jednání o nové smlouvě probíhala od března 2019. Stávka pilotů trvala sedm dní. Společnost SAS kvůli stávce zrušila více než 4 000 letů, čímž bylo dotčeno přibližně 380 000 cestujících.
4. Cestujícímu SS nebylo nabídnuto přesměrování letu, při němž by doba zpoždění nepřesáhla tři hodiny.
5. Na základě smlouvy byl společnosti Airhelp postoupen nárok cestujícího SS na náhradu škody z důvodu výše uvedeného letu.

Shrnutí argumentů stran

Společnost Airhelp

6. Společnost Airhelp požadovala, aby předkládající soud uložil společnosti SAS povinnost zaplatit celkovou částku ve výši 250 EUR spolu s úroky z prodlení [OMISSIS] od 10. září 2019 do data zaplacení.
7. Na podporu své žaloby uvedla společnost Airhelp v podstatě následující. Jelikož byl cestující SS informován o zrušení letu ve lhůtě kratší sedmi dnů před

plánovaným časem odletu a nebylo mu nabídnuto přesměrování letu, které by mu umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a doletět do cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase přiletu, má podle nařízení nárok na náhradu škody.

Společnost SAS

8. Společnost SAS zpochybnila žalobní návrh společnosti Airhelp. Na podporu svých námitek uvedla společnost SAS v podstatě následující. Stávka pilotů je mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a společnost SAS proto není povinna poskytnout náhradu škody podle čl. 5 odst. 3 a článku 7 nařízení.
9. Společnost SAS v řízení před tímto soudem odůvodnila své tvrzení takto.
10. Jedním ze sporných bodů ve vyjednáváních byl požadavek organizací zaměstnanců na zvýšení mezd o 13 % za tři roky ve srovnání s předchozí kolektivní smlouvou, podle níž měli piloti právo na zvýšení mzdy o 6,5 % za tři roky. Další sporný bod se týkal rozvržení pracovní doby pilotů. Organizace zaměstnanců požadovaly kromě jiného větší předvídatelnost v otázce pracovní doby.
11. Dne 25. dubna 2019 zaslal Svenska medlingsinstitutet (švédský úřad pro mediaci v pracovně-právních sporech) účastníkům řízení tzv. „doporučení“ (návrh smírného řešení) týkající se kolektivní smlouvy vyššího stupně. Toto doporučení obsahovalo kromě jiného ustanovení o 2,3 procentním zvýšení mezd. Návrh mediátora na zvýšení mezd se pohyboval v rámci tzv. „pásma“, tzn. procentuálního vývoje mezd, jehož použití na švédském pracovním trhu odsouhlasila odvětví orientovaná na vývoz. Odborový svaz pilotů požadoval zvýšení mezd, které toto pásmo podstatně překračovalo. Švédský model pracovního trhu vychází z toho, že pásmo je určující hodnotou pro stanovování platů a mezd pro celý švédský trh práce. Cílem je udržení švédské konkurenceschopnosti a vytvoření stability při sjednávání kolektivních smluv.
12. Zatímco společnost SAS s tímto doporučením souhlasila, odmítly jej organizace zaměstnanců a dne 26. dubna 2019 začaly s ohlášenými kolektivními akcemi.
13. Spor trval až do 2. května 2019 večer, kdy byla uzavřena nová tříletá smlouva. Nová kolektivní smlouva pokrývá období tří let až do roku 2022 a stanoví kromě jiného, že se mzdy pilotů zvýší o 3,5 % v roce 2019, o 3 % v roce 2020 a o 4 % v roce 2021. Celkové zvýšení mzdy činí 10,9 % za tři roky.
14. Posouzení otázky, zda je stávka pilotů mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, závisí od toho, zda stávka z důvodu své povahy či původu není vlastní běžnému výkonu činnosti společnosti SAS a vymyká se její účinné kontrole.

15. Běžnou činností společnosti SAS je výkon letecké činnosti. Rozhodnutí čtyř odborových organizací uspořádat stávku současně není součástí běžné činnosti společnosti SAS. Stávky jako takové nejsou pro švédský pracovní trh typické a nespádají do rámce obvyklého vztahu mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem nebo jejich profesními organizacemi. Stávka pilotů byla mimoto jednou z nejrozsáhlejších stávek v odvětví letecké dopravy a dotýkala se prakticky všech pilotů SAS. Společnost SAS nebyla schopna organizovat svou činnost takovým způsobem, aby mohly být lety uskutečněny tak, jak bylo plánováno. Stávka pilotů proto podle ní není vlastní běžnému výkonu činností společnosti SAS.
16. Skutečnost, že se jednalo o zákonnou stávku, měla za následek, že společnost SAS neměla právo nařídit pilotům, aby zahájili práci. Společnost SAS proto nemohla přijmout žádná opatření, která by přiměla piloty lety provést. Stávka pilotů tedy nebyla pod účinnou kontrolou SAS.
17. Okolnosti, za kterých Soudní dvůr ve věci Krusemann a další (C-195/17) konstatoval, že divoká stávka je vlastní běžnému výkonu činností leteckého dopravce (viz bod 49), zde nejsou dány.
18. Důvodem stávky pilotů nebylo žádné opatření ze strany společnosti SAS, které by mohlo být považováno za součást jejího běžného řízení. Tato stávka byla konečně důsledkem toho, že sdružení pilotů požadovala zvláštní pracovní podmínky a na rozdíl od společnosti SAS nepřijala návrh mediátora. Důvodem stávky pilotů proto nebylo žádné opatření ze strany společnosti SAS.
19. Stávka pilotů nebyla spontánní reakcí personálu na opatření, které bylo součástí běžného řízení společnosti SAS. Ke stávce naopak vyzvaly společně čtyři odborové organizace pilotů, a byla proto ve značné míře vedena odbory a zástupci zaměstnanců.
20. Ani zrušení letů by nevedlo k vyvázání společnosti SAS z povinnosti nahradit škodu v okamžiku, kdy stávka začala, neboť by let musel být zrušen alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, aby povinnost nahradit škodu podle nařízení odpadla [viz čl. 5 odst. 1 písm. c) bod i)]. Podle švédského práva je však třeba stávku ohlásit pouze jeden týden předem.
21. Stávka pilotů, která postihla společnost SAS a která způsobila zrušení letu, představuje událost, která vzhledem ke své povaze a původu není vlastní běžnému výkonu činností společnosti SAS a vymyká se její účinné kontrole. Představuje tedy mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení.

Společnost Airhelp

22. Společnost Airhelp odpověděla na námítky SAS především následovně.
23. Tuto stávku nelze považovat za „mimořádnou okolnost“, která zbavuje společnost SAS povinnosti nahradit škodu. Uzavírání kolektivních smluv spadá do rámce běžných činností leteckého dopravce, který může obecně čelit sporům, nebo

dokonce konfliktům se svými zaměstnanci v souvislosti s tímto typem kolektivního vyjednávání mezd, ke kterému dochází opakovaně.

24. Mezi společnostmi SAS na straně jedné a Svensk Pilotförening (SPF) (švédské sdružení pilotů), Dansk Pilotforening (dánské sdružení pilotů) a Norske SAS-Flygeres Förening (norské sdružení pilotů) na straně druhé platí kolektivní smlouva o mzdách a obecných pracovních podmínkách pro kapitány a kopiloty SAS, tzv. smlouva o pilotech. Při vyjednávání takových smluv mohou strany přistoupit ke kolektivním akcím, jako jsou stávky nebo výluky. Jakmile strany kolektivního vyjednávání uzavřeli kolektivní smlouvu, panuje po dobu její platnosti povinný sociální smír. To znamená, že strany během tohoto období nesmí přistoupit ke kolektivním akcím. Protiprávní stávka nebo divoká stávka je stávka vedená během sociálního smíru.
25. Již dříve docházelo ke konfliktům mezi společnostmi SAS a různými skupinami zaměstnanců, které v několika případech vedly ke kolektivním akcím ze strany zaměstnanců. Konflikty vznikaly kromě jiného ohledně podmínek odměňování a zlepšování pracovních podmínek, ale rovněž z toho důvodu, že si zaměstnanci přáli získat vlastní vliv na pracovišti. Zejména je třeba připomenout tzv. „SAS krizi“ z roku 2012, během níž se společnost SAS ocitla na pokraji bankrotu. Přísná úsporná opatření byla uvalena na společnost SAS většinovými akcionáři jako podmínka pro další půjčky, což vedlo k tomu, že zaměstnanci společnosti SAS byli přinuceni během doby platnosti kolektivní smlouvy přistoupit na snížení mzdy za vykonanou práci, aby neztratili své zaměstnání. Piloti měli pracovat více a vzdát se jedné měsíční mzdy ročně.
26. Pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení představuje výjimku, která musí být vykládána restriktivně. Z judikatury Soudního dvora vyplývá, že za mimořádnou okolnost může být považována pouze taková událost, která splňuje dvě kritéria. Zaprvé nemůže být vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce. Zadruhé se musí vymykat jeho účinné kontrole (viz bod 32 rozsudku ve věci Krusemann a další, C-195/17).
27. Vyjednání podmínek odměňování a pracovních podmínek pod hrozbou stávky jsou, přinejmenším v členských státech, jako je Dánsko, Norsko a Švédsko, obvyklá a předvídatelná pro všechny podniky a nevymykají se jejich účinné kontrole. Stávka vlastních zaměstnanců leteckého dopravce je v zásadě součástí jeho běžné činnosti, a je tedy vlastní běžnému výkonu jeho činnosti. Takové stávky jsou obvykle reakcí na okolnosti, které se nevymykají jeho účinné kontrole. Je-li stávka prováděna v souladu s vnitrostátními pracovněprávními předpisy použitelnými na strany, což ostatně znamená, že zaměstnanci a jejich odborové organizace leteckému dopravci oznámili stávku před jejím začátkem, má letecký dopravce čas a prostor přijmout rozhodnutí nezbytná k tomu, aby se vyhnul povinnosti poskytnout náhradu, například zabráněním oznámené stávce nebo alespoň minimalizováním rizika spojeného s jejím provedením.

28. Pokud jde o společnost SAS, je zřejmé, že důležitou zásadní příčinou stávky pilotů v roce 2019 je rozhodnutí, které tato společnost přijala v roce 2012, jež vedlo k drastickému snížení mezd a zhoršení pracovních podmínek pilotů z důvodu finančních potíží leteckého dopravce. V roce 2019 dosáhla společnost SAS ekonomického oživení, je proto předvídatelné a přiměřené, že piloti budou v souvislosti s novými kolektivními vyjednáváním usilovat o zvýšení mezd a zlepšení jejich pracovních podmínek. Piloti byli toho názoru, že se úroveň mezd u společnosti SAS pohybovala pod tržní úrovní, zatímco společnost SAS považovala mzdové požadavky pilotů za nepřiměřeně vysoké. Podle nové kolektivní smlouvy bude výše odměny v roce 2021 o 10,5 % vyšší než v roce 2018.
29. S ohledem na výše uvedené je stávka zaměstnanců, které se původní řízení týká, vlastní běžnému výkonu činnosti společnosti SAS a nevymyká se její účinné kontrole, proto ji nelze považovat za mimořádnou okolnost.

Relevantní ustanovení unijního práva.

30. Bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí následující:

„Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.“

31. V článku 5 nařízení č. 261/2004 se stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže

i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase přiletu, nebo

iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase přiletu.

[...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

32. Článek 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„Právo na náhradu škody

1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.“

33. Článek 28 Listiny základních práv Evropské unie zní takto:

„Právo na kolektivní vyjednávání a akce

Pracovníci a zaměstnavatelé či jejich příslušné organizace mají v souladu s právem Unie a vnitrostátními právními předpisy a zvyklostmi právo sjednávat a uzavírat na vhodných úrovních kolektivní smlouvy a v případě konfliktu zájmů vést kolektivní akce na obranu svých zájmů, včetně stávků.“

34. Podle článku 151 Smlouvy o fungování Evropské unie:

„Unie a členské státy, vědomy si základních sociálních práv, jak jsou stanovena v Evropské sociální chartě podepsané v Turínu dne 18. října 1961 a v Chartě Společenství základních sociálních práv pracovníků z roku 1989, mají za cíl podporu zaměstnanosti, zlepšování životních a pracovních podmínek tak, aby bylo možno tyto podmínky vyrovnat a přitom udržet jejich zvýšenou úroveň, přiměřenou sociální ochranu, sociální dialog, rozvoj lidských zdrojů za účelem trvale vysoké zaměstnanosti a boj proti vyloučením.

Za tím účelem uskutečňují Unie a členské státy opatření, jež berou v úvahu rozmanitost vnitrostátních zvyklostí, zejména v oblasti smluvních vztahů, a potřebu udržovat konkurenceschopnost hospodářství Unie.

Soudí, že takový vývoj bude výsledkem nejen fungování vnitřního trhu, který napomůže harmonizaci sociálních systémů, ale také výsledkem postupů stanovených Smlouvami a sblížení právních a správních předpisů.“

Článek 6 Evropské sociální charty ze dne 18. října 1961 stanoví:

„Všichni pracovníci a zaměstnavatelé mají právo kolektivně vyjednávat.“

Relevantní vnitrostátní právní předpisy

35. Článek 45 lag (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet (zákon o účasti zaměstnanců na rozhodování) kromě jiného stanoví:

„Zamýšlí-li organizace zaměstnavatelů, zaměstnavatel nebo organizace zaměstnanců zahájit kolektivní akci nebo rozšířit probíhající kolektivní akci, musí tento záměr sdělit písemně protistraně a mediačnímu úřadu alespoň sedm pracovních dnů předtím, než tuto akci zahájí nebo rozšíří. Pracovním dnem je každý den s výjimkou soboty, neděle, ostatních dnů pracovního klidu, Slunovratu, Štědrého dne a Silvestra. Lhůta se počítá ode dne, který je shodný se dnem, kdy má být kolektivní akce zahájena.“

Nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce

36. Nařízení č. 261/2004 neobsahuje definici pojmu „mimořádné okolnosti“. V bodě 14 odůvodnění se nicméně uvádí, že se mimořádné okolnosti mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce. Soudní dvůr konstatoval, že výčet uvedený v bodě 14 odůvodnění tohoto nařízení je informativní a neznamená, že v uvedených situacích automaticky existují mimořádné okolnosti (rozsudek Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 22).
37. Soudní dvůr vyložil pojem „mimořádné okolnosti“ uvedený v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v několika věcech (viz *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716; *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771; *Eglītis a Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303; *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2012:604; *Pešková a Peška*, C-315/15, EU:C:2015:618; *Finnair*, C-22/11, EU:C:2017:342, a *Krüsemann a další*, C-195/17, EU:C:2018:258). V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že pojem „mimořádné okolnosti“ je třeba vykládat tak, že pokrývá takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu

činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (rozsudek Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22).

38. Hlavní otázkou, která v této věci vyvstává, je, jak je třeba vykládat pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, jde-li o stávku, kterou oznámili a se kterou v souladu s právem započaly organizace zaměstnanců. Touto otázkou se Soudní dvůr dosud nezabýval. Účastníci řízení se shodují na tom, že je společnost SAS povinna zaplatit náhradu škody, pokud stávka pilotů nepředstavuje mimořádnou okolnost. Jestliže však stávka pilotů mimořádnou okolnost představuje, panuje mezi účastníky řízení shoda na tom, že společnost SAS není povinna zaplatit náhradu škody. Sporné otázky dotčené v tomto řízení se tedy týkají výkladu pravidel unijního práva a tento výklad je nezbytný pro vyřešení tohoto sporu.

Podle předkládajícího soudu neexistuje judikatura použitelná na tento spor. Existuje rovněž zájem na jednotném výkladu unijního práva v souvislosti s danými otázkami.

[OMISSIS]